SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 19 (203)

2–9 MAJA 1950



Niechaj twórcza praca pod hasłem „LOTNICTWO STRAŻNIKIEM POKOJU" stanie się silnym elementem w walce mas pracujących całego świata o pokój, postęp i socjalizm.

KONSTANTY ROKOSSOWSKI

Marszałek Polski

Pierwszy maja przeszedł na terenie Ligi Lotniczej i lotnictwa pod znakiem wzmożonej, ofiarnej pracy, pod znakiem masowych zobowiązań wielkiej armii ludzi lotnictwa, manifestujących gotowość obrony pokoju.

Pierwszy raz święto międzynarodowego proletariatu obchodzono w lotniczych szeregach tak masowo, z takim entuzjazmem i żywiołowością. Świadczy to o wielkim przełomie, jaki dokonał się w społecznym i politycznym uświadomieniu ludzi naszego lotnictwa, jest dowodem, że socjalistyczne metody pracy stały się już na zawsze ich własnością.

Po raz trzeci publikujemy lotnicze zobowiązania na cześć Święta Pracy. Jest to zaledwie skromna część setek indywidualnych i zespołowych meldunków, jakie wpłynęły z całej Polski do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

Oto, co donoszą **pracownicy Dyrekcji Okręgowej LL w Katowicach:**

Hieronim Służyński zobowiązał się założyć dwa Koła LL na terenie Katowic oraz napisać dwa artykuły poświęcone Święłu Pracy i IV Tygodniowi Ligi Lotniczej.

Mieczysław Rybak zobowiązał się zorganizować udział eskadry Aeroklubu Śląskiego LL w obchodzie 1-majowym oraz przeprowadzić 5 godzin wykładów polityczno - społecznych w Aeroklubie Śląskim, do dnia 6 maja.

Marian Bednarski zobowiązał się założyć jedno koło LL w Hucie „Pokój" w Nowym Bytomiu.

Zobowiązania indywidualne złożyli wszyscy pozostali pracownicy Dyrekcji, deklarując jednocześnie zespołowo przepracowanie 10-ciu godzin na rzecz LL poza zajęciami służbowymi, do dnia 5 maja.

A teraz — zespołowe **zobowiązania instruktorów, mechaników, pilotów silnikowych i szybowcowych Poznańskiego Aeroklubu LL:**

„W ramach Czynu Pierwszomajowego wybudujemy własnymi siłami do dnia 1 maja br. przystanek kolejowy przy lotnisku naszego Aeroklubu, wykorzystując materiał budowlany dostarczony przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych".

Okręg Warszawski LL— doniósł o zaciągnięciu Warty Pokoju w dniu 24 kwietnia br. oraz o stuprocentowym udziale pracowników Okręgu w Obchodzie Pierwszomajowym.

Indywidualnie pracownicy Okręgu zobowiązali się:

Joanna Paszkowska — do wygłoszenia referatu o Lidze Lotniczej, napisania reportażu z życia modelarni oraz założenia Koła LL w Państwowym Gospodarstwie Rolnym — Bielice, pow. Sochaczew.

Por. Jankowski — do przepracowania dodatkowo 50-ciu godzin w Dyrekcji Okręgowej LL oraz do opracowania wzoru ewidencji członków klubu i wciągnięcia do niej wszystkich członków klubu.

Zygmunt Dworakowski— do przepracowania dodatkowo 15 godzin, w celu usunięcia zaległości na odcinku modelarstwa lotniczego.

Zobowiązania dodatkowej pracy złożyli wszyscy pozostali pracownicy okręgu.

Długofalowe zobowiązanie złożyli **członkowie Modelarni Okręgowej LL w Krakowie,** postanawiając do końca br. wykonać 200 proc. modeli w stosunku do ilości modeli wykonanych w roku ubiegłym.

Modelarze krakowscy

TWÓRCZA PRACA

wezwali Okręgową Modelarnię LL w Poznaniu do współzawodnictwa w ilości wykonywanych modeli oraz w dokładnym prowadzeniu ewidencji modelarskiej, której wyrazem byłyby wykresy ilustrujące przebieg pracy.

I znów — Poznań. **Koło Medycyny Lotniczej LL przy Akademii Medycyny w Poznaniu nadesłało** następujące zobowiązanie:

„W celu uczczenia Święta Pracy i przyczynienia się do rozwoju lotnictwa Ludowej Polski, postanawiamy: 1. uruchomić w Poznaniu Naukowy Ośrodek Badań Lotniczo - Lekarskich, 2. przeszkolić personel Ośrodka spośród lekarzy, absolwentów i studentów medycyny, 3. wyszkolić spadochronową drużynę ratowniczą w składzie 1-go lekarza, 2-ch studentów medycyny oraz 3-ch pielęgniarek".

*

Kończymy ten artykuł— 1-majowym zobowiązaniem modelarzy płockich. Ostatnie słowa ich meldunku — niech będą wyrazem prawdziwego entuzjazmu, jaki wśród lotniczej braci wzbudziło Robotnicze Święto i świadectwem więzi, jaka łączy członków Ligi Lotniczej z klasą robotniczą, przewodzącą masom pracującym w budownictwie lepszego jutra.

„My, niżej podpisani **modelarze — członkowie Koła LL Nr 369 przy Szkole Przemysłowej w Płocku, pragnąc uczcić 1 Maja, międzynarodowe Święto klasy robotniczej, zobowiązujemy się przygotować:**

1. Szygendowski Janusz — 18 modeli szybowców
2. Wysibirski Waldemar — 14 modeli szybowców
3. Cieszkowski Sławomir — 4 modele szybowców
4. Danowski Józef — 4 modele szybowców
5. Marciniak Jan — 2 modele szybowców i naprawę uszkodzonych modeli
6. Drożdż Kazimierz — 1 model szybowca i 1 redukcyjny
7. Dankowski Andrzej — 1 model szybowca i naprawę modelu
8. Popiołek Jan — 1 model szybowca.

Poza tym wspólnie wykonamy balon papierowy, napełniony ogrzanym powietrzem.

Wzywamy wszystkie pozostałe modelarnie do podjęcia podobnych zobowiązań.

Niech żyje 1 Maja — Święto Międzynarodowego Proletariatu!

Niech żyje Odrodzone Lotnictwo Polski Ludowej!"

Jerzy Zarębski

DZIEŃ ZWYCIĘSTWA

JERZY KONIECZNY, ppor.

KAPITULACJA ostatniej twierdzy hitlerowskiego faszyzmu — Berlina, nie zakończyła całkowicie działań wojennych. Okrążone przez wojska radzieckie poszczególne grupy hitlerowców broniły się jeszcze rozpaczliwie. Nie miało to już jednak wpływu na dalszy bieg wypadków historycznych. Zagłada hitlerowskiego faszyzmu była już ostatecznie przypieczętowana zdobyciem Berlina. Rozbite zostało tym samym centralne zgrupowanie wojsk hitlerowskich, broniących frontu radziecko-niemieckiego oraz główny ośrodek wojskowy, polityczny i administracyjny Niemiec faszystowskich. Armia hitlerowska pozbawiona została zdolności do stawiania dalszego zorganizowanego oporu.

Na północny-zachód od Berlina walka jednak trwała, ale piloci „Warszawy", mimo, że latali jeszcze na zadania bojowe, nie mówili już o niczym innym, jak o zwycięstwie. Dla młodych Polaków, którzy w Związku Radzieckim w małym miasteczku Grigoriewskoje stawiali swe pierwsze kroki w lotnictwie, nastały dni pełne niecodziennych przeżyć.

Walka, która zaczęła się na przedpolach Warszawy, zaprowadziła ich zwycięsko do wrót Berlina — ostatniego bastionu hitleryzmu. W tej walce, prowadzonej u boku najlepszego lotnictwa świata — lotnictwa radzieckiego, przyczynili się swą ofiarną i trudną pracą bojową do zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim.

W Pułku, przeżywali te dni wszyscy głęboko — mechanicy, piloci i dowódcy.

I Armia W.P. posunęła się tymczasem daleko naprzód, zajmując Neu-Ruppin, Kyritz, Wüsterhausen, Fahrbelin, Friesack i wyszła na Łabę. Myśliwce i szturmowce likwidowały z powietrza resztki punktów oporu wroga.

Ostatnim dniem, w którym „Warszawiacy" prowadzili działania przeciwko resztkom hitlerowców, był 3-ci maja 1945 r.

Tego dnia w godzinach od 10.40 do 20.05 trzy pary „Jaków" przeprowadzały z wysokości 600 — 1 000 m rozpoznanie ruchów wojsk faszystowskich na szosach, liniach kolejowych i drogach wodnych w międzyrzeczu Haveli i Łaby, w rejonie trójkąta miast Havelberg — Schönhausen — Rathenow, fotografując ważniejsze obiekty. Oprócz tego myśliwce osłaniały naloty szturmowe 3-go Pułku, który bombardował punkty oporu i rezerwy wroga na odcinku Ederitz — Kühehausen.

Polscy piloci panowali teraz niepodzielnie w powietrzu, nie znajdując już wobec rozgromienia hitlerowskiego lotnictwa, dla siebie przeciwnika. Kilka razy spotkali tylko amerykańskie „Mustangi", które patrolowały w grupach od 4 do 8 maszyn — wymieniono z nimi umówione sygnały. Faszystowska artyleria przeciwlotnicza nie odzywała się już wcale.

Następne dni przyniosły już tylko loty o charakterze wywiadowczym.

W sztabie Dywizji Lotniczej podsumowano tymczasem pracę bojową polskich pilotów w okresie Kampanii Berlińskiej.

Bilans walk był imponujący — wykonano 1 026 lotów bojowych, zrzucono 112 769 kg bomb, wystrzelono 116 122 sztuk pocisków artyleryjskich i z karabinów maszynowych zadając hitlerowcom dotkliwe straty. Ofiarny trud młodych polskich pilotów nie poszedł na marne. Utrwalił on dzieło wyzwolenia ziem polskich i zwycięstwa nad faszyzmem.

Ranek 9 maja 1945 roku podobny był do tych, jakie piloci „Warszawy" pamiętali z poprzednich dni Operacji Berlińskiej.

Tak samo jak zawsze mechanicy kręcili się już od świtu po lotnisku, przygotowując maszyny do lotów. Tak samo, jak codziennie piloci czekali na odprawę u dowódcy — na rozkaz startu.

Lotnisko w Metlau, na którym stał Pułk nie różniło się swym wyglądem wcale od tych poprzednich, które „Warszawa" zmieniała w walce o Berlin dziesięciokrotnie.

Ranek wstał co prawda trochę inny niż poprzednie. Ciemna chmura dymu, która od strony Berlina przesuwała się nad Metlau, przerzedziła się znacznie, przepuszczając na ziemię jasne promienie słońca. Mimo, że godziny, a nawet minuty całkowitego zwycięstwa były już policzone, to jednak „Warszawiacy" nie przerywali wcale działań, prowadząc codziennie intensywne loty wywiadowcze.

Komenda — do maszyn!

Piloci spokojnie zajęli miejsca za sterami „Jaków". Silniki grały całą mocą — chodziły na pełnych obrotach.

Ostatnia próba.

Wszystko gotowe.

Za chwilę — start...

Nagle... czerwona chorągiewka — silniki wyłączyć.

Do maszyn zbliża się kpt. Gaszyn — daje znak wyjścia z samolotów.

Chwila niepewności.

— Co u diabła, znowu loty odwołane — zaklęli pod nosem piloci.

Nie — to...

Myśl jak błyskawica przebiegła umysły wszystkich — to nie tak, jak zawsze — co?

Wyraz twarzy kpt. Gaszyna powiedział im wszystko.

Zwycięstwo!

Hurrrrrra! Potężny zryw radosnego





Sierż. Niemczenko, radiotelegrafista Pułku „Warszawa".



Chor. Wierzchnicki — pilot „Warszawy", który swe młode życie oddał w walce z hitlerowskim faszyzmem.



Radośnie maszerowali piloci „Warszawy" w czasie defilady w dniu Zwycięstwa.
Zdjęcia archiwalne (3)

okrzyku wyrwał się z kilkunastu piersi młodych pilotów — obiegł lotnisko i poszedł hen, gdzieś tam daleko do tych, którzy o tym jeszcze nie wiedzieli.

Tańczyli, ściskali się, całowali — śpiewali — jak małe dzieci. Ktoś, kto mógłby ich wtenczas obserwować z boku, nie poznałby tych samych pilotów.

Prysł gdzieś cień zmęczenia i nieprzespanych nocy — zapomniano o trudzie i ciężkiej walce.

Zwycięstwo, wyśnione tam w Grigoriewskoje i Gostomlu stało się rzeczywistością.

Tam, w Metlau, zakończyli zwycięsko krwawy szlak walki z hitlerowskim faszyzmem. Nastał pokój — pokój tak bardzo upragniony przez wszystkich ludzi pracy na całym świecie.

Wieczorem tego dnia, z radosnym błyskiem w oczach słuchali historycznego rozkazu Nr 88 Naczelnego Dowództwa W.P.:

„...Oficerowie, podoficerowie i szeregowcy! Wojna, zapoczątkowana 1 września 1939 roku napaścią wojsk hitlerowskich na naszą Ojczyznę, zakończyła się. Wróg ludzkości, butny faszyzm niemiecki, leży zmiażdżony u stóp zwycięskiej demokracji, u stóp bohaterskiej Armii Czerwonej... u waszych stóp oficerowie, podoficerowie i szeregowcy Wojska Polskiego.

Odpoczywając po walce, słuchali tych słów lotnicy polscy z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku.

•

Dzień 12 maja 1945 r. spędzony przez „Warszawiaków" w Berlinie zamykał okres pracy i walki o zwycięstwo, wyzwolenie i wolność. Otwierał nowy okres — pokoju.

O pokój jednak, aby go utrzymać, trzeba walczyć. Te zadania „Warszawiacy" realizują obecnie w codziennej, wytężonej pracy, szkoląc siebie i innych.

Tradycja ich walk jest drogowskazem dla tych, którzy budują dziś silne skrzydła lotnictwa Polski, kroczącej ku Socjalizmowi.

POROZUMIENIE

Od dłuższego czasu przedstawiciele Rządu Polski Ludowej i Episkopatu, stanowiącego najwyższą władzę kościelną w Polsce prowadzili rozmowy w sprawie uregulowania stosunków między Państwem i Kościołem. Rząd nasz niejednokrotnie czynnie dokumentował, a w czasie tych rozmów nieraz oświadczał, że stoi na stanowisku poszanowania wierzeń religijnych, nie zamierza nikomu przeszkadzać w wykonywaniu praktyk religijnych, lecz domagał się od biskupów i całego duchowieństwa, aby podporządkowali się ustawom jakie panują w naszym Państwie Ludowym i nie wykorzystywali Kościoła dla walki przeciwko Polsce Ludowej.

Rząd Polski Ludowej nie tylko w słowach, ale i w czynach udowodnił, że szanuje uczucia religijne ludzi wierzących. Rząd przeznaczył poważne sumy na odbudowę kościołów. Specjalnym dekretem zagwarantował wolność sumienia wszystkich obywateli — wierzących i niewierzących. W szkołach, młodzieży katolickiej Rząd nasz zapewnił możliwość uczenia się religii. Sami zresztą wiecie o tym najlepiej.

Rząd Polski Ludowej szczerze dążył do porozumienia z Episkopatem na gruncie pracy dla dobra ludu pracującego i naszej ludowej Ojczyzny. Dążenia te popierał cały lud pracujący. Popierali je zarówno ludzie wierzący jak i niewierzący. Popierała je ogromna większość patriotycznego duchowieństwa.

Po rocznych rozmowach między przedstawicielami Rządu i Episkopatu zostało podpisane porozumienie.

Porozumienie to odpowiada całkowicie stanowisku naszego Rządu. Odpowiada interesom Polski Ludowej, odpowiada żądaniom ludzi wierzących i tych wszystkich księży patriotów, którzy domagali się od biskupów zaprzestania walki z Polską Ludową i nie dawania posłuchu politycznym, antypolskim zaleceniom Watykanu.

Lud pracujący Polski z uznaniem powitał porozumienie między Rządem i Episkopatem. Dzięki temu porozumieniu jeszcze bardziej wzmocni się jedność polskiego społeczeństwa w walce o wykonanie Planu Sześcioletniego i w walce o trwały pokój. Porozumienie to jest ciosem, zadanym wrogom Polski Ludowej w kraju i zagranicą, którzy usiłowali wykorzystać stosunki między Państwem, a Kościołem dla swoich brudnych celów.

Sprawa naszych ziem zachodnich, których przynależności do Polski nie uznaje do dziś dnia wrogi nam Watykan, znalazła również swoje naświetlenie w zawartym porozumieniu. Czytamy w nim: „...Episkopat polski stwierdza, że sprawiedliwość dziejowa wymaga, aby Ziemie Odzyskane na zawsze należały do Polski..."

Naród wdzięczny jest Rządowi za jego niestrudzone wysiłki, które doprowadziły do porozumienia z Episkopatem i tym samym do dalszej konsolidacji społeczeństwa w walce z podżegaczami wojennymi, w walce o pokój. **J. J.**

PRZODUJĄCA MŁODZIEŻ ZMP-OWSKA FUNDAMENTEM KADR LOTNICZYCH

NA SZYBOWISKU LIGI LOTNICZEJ

TADEUSZ REJNIAK

Na starcie ruch. Podzieleni na dwie grupy młodzi adepci sztuki latania, krzątają się sprawnie i ochoczo przy transportowanych pod górę szybowcach. Z ich zapału i zadowolonych, ogorzałych wiosennym słońcem twarzy nie trudno wyczytać, że poznali już smak latania i że zależy im na skróceniu każdej minuty, która nie jest minutą spędzoną w powietrzu.

Grupa pierwsza ćwiczy już lądowanie na kierunek.

Na szybowiec siada junak Wiśniewski. Zgrabne ręce kolegów pomagają w zapięciu pasów. Ostatnie wskazówki instruktora Szczepanika, powtórzenie zadania przez pilota i grube liny startowe napręża ją się szybko, żeby po chwili oderwać szybowiec od zbocza. Start ładnie przytrzymany, lot prosty na wyrównanej szybkości, przed lądowaniem lekkie zwiększenie szybkości i gładkie, prawidłowe przyziemienie z dziobem szybowca skierowanym wprost na białą płachtę, znaczącą kierunek lądowania.

— Trzeba przyznać, że chłopcy latają jak anioły — mówi stojący obok instruktor Bernatowicz, kierownik wyszkolenia kursu. Z dalszej rozmowy z nim dowiadujemy się, że nabór tego pierwszego w tym roku turnusu jest bez zarzutu. Uczniowie, rekrutujący się z województw: warszawskiego, białostockiego, rzeszowskiego i olsztyńskiego, oprócz dużego zapału do latania, mają również dobre przygotowanie teoretyczne, wyniesione z TKS-ów Ligi Lotniczej, dzięki czemu szkolenie przebiega łatwo i planowo, zgodnie z programem wyszkolenia ślizgowego.

Przybyszowi do Szkoły rzuca się w oczy wzorowa dyscyplina wśród junaków, przejawiająca się przede wszystkim w sprawnej pracy na starcie. Z chłopców — aż bije energia i młoda, pionierska tężyzna. Ba, bo przecież nowy narybek naszego ludowego lotnictwa — to prawie sami zetempowcy.

Na terenie Szkoły istnieje Koło ZMP, dysponujące piękną przestronną salą świetlicową z biblioteką, radiem, czasopismami i stołem ping - pongowym. Tu, po ukończonych lotach, koncentruje się życie wszystkich junaków.

Zetempowcy — to jedna rodzina. Z miejsca zorganizowano pomoc w nauce dla słabszych kolegów. O tym, jak bardzo pomoc ta była skuteczna, świadczyć może szybkie wyrównanie poziomu wiadomości wśród wszystkich junaków. Poziom ten — jest bez wątpienia wysok, prawdziwie zetempowski.

Pięknie opracowana gazetka ścienna — to też dzieło i inicjatywa Koła ZMP. Kilka tabel, wywieszonych na widocznym miejscu, świadczy o toczącym się współzawodnictwie wśród poszczególnych grup szkolnych. Podjęto je z entuzjazmem na pierwszym zebraniu Koła ZMP.

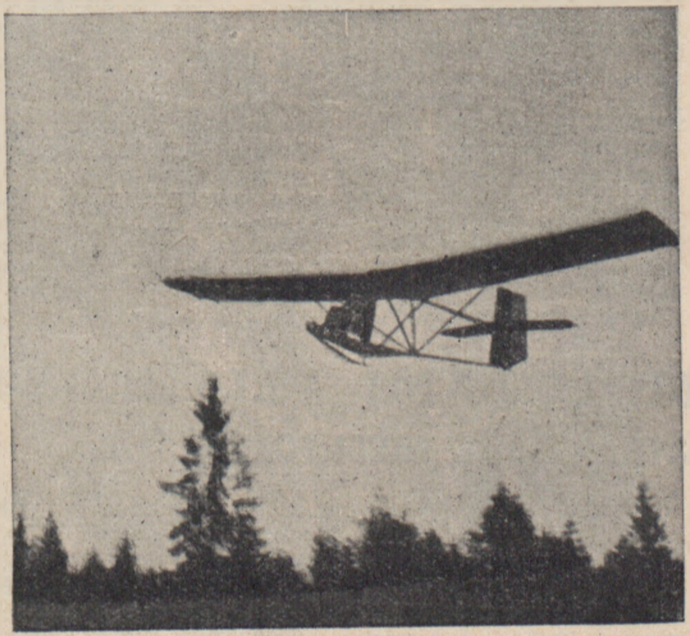


Foto: Red. Czas. Lotn.

Zetempowcy — to właśnie ów motor wszystkich poczynań Szkoły. Ich aktywna, wszechstronna praca widoczna jest na każdym kroku.

*

Siedemnastoletni Jurek Chojnacki z Milanówka jest uczniem 9 klasy Liceum Ogólnokształcącego w Pruszkowie. Jego zainteresowania lotnicze sięgają najmłodszych lat i przejawiają się dotąd w budowaniu modeli latających. Zaczął od podawanych w SiM-ie planów „Orlątka", „Jura" i „Startusa", a potem zrobił kilka własnych, udanych konstrukcji. Pragnie jak najlepiej opanować pilotaż, gdyż wybiera się na Wydział Lotniczy Politechniki i chciałby w przyszłości pracować jako konstruktor lotniczy.

— No, a jak ci bracie idzie tutaj z lataniem?

— Nie tak dobrze, jakbym chciał żeby szło — odpowiada z ambitnym, prawdziwie zetempowskim samokrytycyzmem.

Że jednak znam opinię instruktora o jego dobrych postępach w szkoleniu, więc zapewniam Jurka, że na jego przyszłych konstrukcjach pozwolę latać moim synom.

Kulików Franek ma też 17 lat. Mieszka w wiosce Karczkowo w woj. rzeszowskim, gdzie skończył szkołę powszechną a później w Łańcucie 3-letnie Liceum Mechaniczne. Z lotnictwem z bliska zetknął się dopiero w 1946 roku, kiedy to jeden z dowożących wtedy do jego wioski pocztę pilotów Armii Radzieckiej, przewiózł go na samolocie „Po-2". Od tej chwili Franek poczuł w sobie pilota i wszystkie jego dążenia zmierzają do tego, żeby zostać pilotem wojskowym.

Staszek Czech kończy 18 lat i też nie marzy o niczym innym, jak tylko o dostaniu się do lotnictwa wojskowego. Skończył jedenastoletnią szkołę w Rzeszowie i na razie wspólnie z ojcem, bo matka nie żyje, uprawia niewielki kawałek ziemi we wsi Świlcza, gdzie mieszka. Muszę zostać pilotem wojskowym! — mówi z przekonaniem.

*

Wieczorem, po kolacji, zaglądam na kwatery kolegów — pilotów. Rojno, gwarno i nade wszystko wesoło.

— Coś ty taki zachrypnięty? — pytam charczącego, jak zardzewiały patefon Janka Siwińskiego.

— A bo przez te deszcze, to my tu latamy trochę w powietrzu, a trochę po kostki w wodzie. Ale to nic, bo człowiek za jednym zamachem może zostać pilotem i marynarzem — odpowiada niestropiony i szczerzy zęby w uśmiechu.

Siwińskiego buty, chociaż przemiękają, ale są za to „akrobacyjne" — dopowiada ktoś z boku i już wszyscy rżą, jak nie przymierzając — stado źrebców.

Na moją głupią minę tłumaczą mi gremialnie, że Staszka buty, o trzy numery za duże, wystają podczas lotu z orczyka, co ponoć bardzo skutecznie wpływa na zwiększenie kąta natarcia przy lądowaniu.

Wesołość jest ogólna, koleżeństwo wśród pilotów zawiązuje się szybko, więc rozmawiamy o wszystkim jak starzy znajomi. Dowiaduję się zatem, że we współzawodnictwie kursowym I-sza grupa prowadzi przed II-gą ta ostatnia za to „leje" poprzednią w siatkówce, że Choinacki „rżnie" wszystkich nie tylko w ping pongu, ale również w teorii lotu, że SiM na kursie jest rozchwytywany, bo niestety przychodzi tylko jeden egzemplarz (!), że niektórzy piloci latają zespołowo, to znaczy pilot plus „cykoria", że wreszcie kobyła, co ciągnie szybowce nie ze wszystkimi kursantami chce zgodnie chodzić, bo nie u wszystkich czuje siano.

*

Gdy następnego ranka braliśmy kurs na Warszawę, szkolenie szło już na pełnych obrotach. Wesołość chłopców z poprzedniego wieczoru zamieniła się znów w skupioną uwagę przy wykonywaniu zadań i słuchaniu wskazań instruktorów. Z żalem żegnałem się z młodymi kolegami „po drążku", którzy są nie tylko weseli, ale którzy — co ważniejsze — są świadomi swych dążeń i którzy swoje cele potrafią osiągnąć.

SZACHOWI MISTRZOWIE WOJSK LOTNICZYCH

W marcu rozegrane zostały w Dowództwie Wojsk Lotniczych finałowe spotkania o mistrzowstwo szachowe Wojsk Lotniczych. W spotkaniach finałowych udział wzięli mistrzowie poszczególnych grup, którzy zakwalifikowali się do grupy finałowej.

W wyniku spotkań tytuł mistrza szachowego Wojsk Lotniczych i nagrodę Dowódcy Wojsk Lotniczych — 15 000 zł zdobył chor. Witold Dąbrowski. Tytuł wicemistrza i nagrodę Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — teczkę skórzaną zdobył mjr Kurkiewicz z Dowództwa Wojsk Lotniczych. Trzecie miejsce uzyskali jednocześnie dwaj oficerowie: por. Bażanow z OSL (nagroda Wojskowego Przeglądu Lotniczego — srebrna papierośnica) i kpt. Kuc z TSL (nagroda Dowództwa Wojsk Lotniczych — elektryczna lampa na biurko).

Tegoroczny lotniczy turniej szachowy wywołał wśród wszystkich lotników — szeregowych, podoficerów i oficerów wielkie zainteresowanie i był sprawdzianem popularności, jaką gra w szachy cieszy się w Ludowym Wojsku Polskim.

CZYTELNICY SiM-u DONOSZĄ

Droga Redakcjo!

Chciałbym się z tobą podzielić swą radością: w dniu 16 marca br. założyliśmy przy naszej szkole Koło Ligi Lotniczej. Donoszę Ci, że Koło to zorganizowaliśmy w szybkim czasie dzięki Twoim wskazówkom. Nasza praca w Kole nie osiągnęła jeszcze pełnego rozmachu, lecz jesteśmy pewni, że już w najbliższym czasie uchwycimy właściwe tempo i wzorowy poziom naszej działalności.

Jest nas w Kole 28-miu. Mamy do dyspozycji własny pokój, co prawda w nieodpowiednim stanie lecz wszyscy jak jeden mąż zobowiązaliśmy się jak najszybciej lokal ten doprowadzić do należytego stanu i urządzić w nim wzorową świetlicę LL.

Dbając o upowszechnienie lotnictwa postanowiliśmy zorganizować sekcję propagandową, której zadaniem będzie popularyzacja Ligi Lotniczej i lotnictwa we wszystkich szkołach w naszym mieście. Postanowiliśmy poza tym: zwiększyć ilość członków Koła o 100% oraz dwa razy w miesiącu wygłaszać w świetlicy szkolnej pogadanki o Odrodzonym Lotnictwie Polskim i Lidze Lotniczej.

Wszystko to — dzięki Twoim artykułom, wskazującym kierunek naszej lotniczej pracy.

Zasyłam Ci dużo najserdeczniejszych, szczerych życzeń.

Jan Niewiadomski
Kłodzko/Dolny Śląsk
ul. Bohaterów Ghetta 23a

Słowa naszego Korespondenta, wyrażające radość i dumę z osiągnięć na polu lotniczej pracy, są dla nas najmilszym podarunkiem. Kołu LL w Kłodzku życzymy z całego serca jak najlepszych wyników dalszej pracy i realizacji zobowiązań.

LECIMY SAMOLOTAMI PLL „LOT"

NA XXIII MIĘDZYNARODOWE TARGI POZNAŃSKIE

W związku z XXIII Międzynarodowymi Targami Poznańskimi, które odbędą się w czasie od 29 kwietnia do 14 maja br. Polskie Linie Lotnicze „LOT" uruchamiają od 27 kwietnia do 16 maja — wzorem lat ubiegłych — dodatkowe linie krajowe.

Na trasie Warszawa — Poznań przez Łódź będzie kursował codziennie, a więc również w niedzielę samolot, wylatujący z Warszawy o godz. 11.30 — z Łodzi o 12,25 — i przylatujący do Poznania o godz. 13,20.

W odwrotnym kierunku, samolot startuje z Poznania o godz. 14,00 — przylot do Łodzi 14,55 — i przylot do Warszawy o 15,50.

Drugą dodatkową linią jest Warszawa — Bydgoszcz — Poznań codziennie, z wyjątkiem niedziel. Odlot z Warszawy o godz. 9,30 — z Bydgoszczy — 10,35 — przylot do Poznania 11,15.

W kierunku powrotnym odlot z Poznania o godz. 12,00 — przylot do Bydgoszczy 12,40 — i przylot do Warszawy 13,45.

Trzecią dodatkową linią LOT-u obsługiwaną również codziennie, z wyjątkiem niedziel jest trasa: Katowice — Wrocław — Poznań. Odlot z Katowic 7,45 — z Wrocławia 8,55 — przylot do Poznania 9,40.

Odlot z Poznania 16,30— przylot do Wrocławia 17,15 — i przylot do Katowic 18,25.

W czasie trwania Międzynarodowych Targów Poznańskich lądować będą w Poznaniu aparaty kursujące na trasach: Warszawa — Poznań — Kopenhaga i z powrotem, oraz Warszawa — Poznań — Berlin — Kopenhaga i z powrotem, oraz Warszawa — Poznań — Berlin — Bruksela — Paryż i Warszawa — Poznań — Praga i z powrotem.

Na liniach krajowych obowiązuje 10% zniżka przy wykupnie biletu tam i z powrotem, oraz 30% taryfa ulgowa dla pracowników sektora państwowego i uspołecznionego.

Szereg zagranicznych towarzystw lotniczych m. in. i Rumunia, Węgry, Francja, Belgia i Dania przyznały osobom udającym się na MTP do i z Poznania specjalne zniżki taryfowe.

Na liniach zagranicznych, jak i na trasach zagranicznych LOT-u wprowadzona została taryfa wycieczkowa z 33% zniżką w obu kierunkach, z 3-tygodniową ważnością biletów, co oznacza, że przelot samolotem jest w praktyce tańszy od przejazdu koleją.

ZSRR

Członkowie koła DOSAW przy szkole Nr 25 w mieście Tiumeń urządzili własnymi siłami kącik lotniczy i modelarskie laboratorium aerodynamiczne. W laboratorium znajduje się mały tunel aerodynamiczny z wagą, urządzenia do wyważania modeli i inne przyrządy. Modelarze szkoły osiągnęli dobre wyniki na zawodach obwodowych, a obecnie pracują nad ich dalszym poprawieniem.

* * *

W klubie Politechniki im. Kirowa w Tyflisie (Gruzińska Republika Radziecka) odbyły się miejskie zawody mikromodeli. W zawodach brało udział ponad 30 modeli. Najlepsze wyniki osiągnęła ekipa pałacu pionierów w składzie: Łomsadze, Ciklauri, Saakow i Gogunow. Model kadłubowy Giwi Łomsadze osiągnął czas 2 min 40 sek, model hydro Alberta Ciklauri 1 min 25 sek, model szkolny Borysa Saakowa 2 min 35 sek.

* * *

Niedawno obchodził 80-tą rocznicę urodzin najstarszy lotnik Gruzji Wisarion Keburia. Ponad 40 lat swego życia poświęcił on rozwojowi lotnicwa. Nie bacząc na swój podeszły wiek W. Keburia prowadzi w dalszym ciągu pracę lotniczo - propagandową i szkoleniową wśród ludności pracującej Tyflisu.

W uznaniu zasług W. Keburia, który jest kawalerem orderu Lenina, jedna z ulic Tyflisu została nazwana jego imieniem. Centralny Komitet DOSAW nagrodził jubilata dyplomem honorowym i premią pieniężną.

* * *

W ostatnich wyborach do Rady Najwyższej ZSRR delegatem Bałaszowskiego okręgu wyborczego wybrany został Ferapont Gołowatyj. Gołowatyj w okresie wojny zainicjował masową akcję patriotów radzieckich, zakupujących sprzęt bojowy dla Armii— fundując za swoje oszczędności samolot myśliwski. Po zakończeniu wojny F. Gołowatyj wybrany został przewodniczącym kołchozu „Stachanowiec", który przedterminowo wykonał plan 5-letni. F. Gołowatyj odznaczony został zaszczytnym tytułem Bohatera Socjalistycznej Pracy.

LUDZIE RADZIECKIEGO LOTNICTWA

HELENA WŁADIMIRSKA



W roku 1934 studentka drugiego kursu Moskiewskiego Instytutu Lotniczego, Helena Władimirska zapisała się do aeroklubu. Już w kilka miesięcy później uzyskała pierwszy stopień wyszkolenia szybowcowego, a jesienią 1935 roku — licencję pilota silnikowego. Swoim kolegom na uczelni mówiła jednak zawsze, że z zazdrością patrzy na ich skoki spadochronowe.

„To jest dopiero prawdziwy sport!" — powiedziała kiedyś do znanego już wówczas spadochroniarza, Połosuchina — „Chciałabym skakać, tak jak i wy!"

„A cóż stoi wam na przeszkodzie?" — odparł Połosuchin — „Zapiszcie się do sekcji spadochronowej i — bywaj zdrowa, matko — ziemio!"

Tak Helena Władimirska rozpoczęła swoją karierę spadochroniarską. Ukończyła w międzyczasie Moskiewski Instytut lotniczy z tytułem inżyniera-konstruktora, objęła odpowiedzialne stanowisko w przemyśle lotniczym, ale ani na chwilę nie zapomina o swym ulubionym sporcie. Wykonuje wiele skoków spadochronowych, uczy młodszych kolegów i koleżanki. Po nocnym skoku grupowym z wysokości 6 880 metrów — otrzymuje tytuł zasłużonego mistrza sportu spadochronowego Związku Radzieckiego.

„Nad szerokim, nadwołżańskim stepem zawisła ciemna, bezgwiezdna noc. Wysoko, na sześciu tysiącach metrów huczy samolot. W kabinie siedzi nas siedmioro: Korolow, Połosuchin, Jerpiczew, Kriwoj, Dorosjew, Iwanow i ja. Za kilka minut dokonamy skoku.

Wysokościomierz wskazuje sześć tysięcy osiemset osiemdziesiąt metrów.

— Czas skakać — powiada trener Gleb Oswald. Podchodzi do drzwi i otwiera je. Do kabiny wpada pęd zimnego powietrza. Pierwsi podchodzą Jerpiczew i Iwanow. Skaczą. Za chwilę i ja staję w drzwiach — pode mną rozpościera się ogromna, niezmierzona, czarna przepaść. Wychylam się i skaczę ku niewidocznej ziemi. Przejmujący gwizd rozcinanego powietrza wibruje w uszach, szum wzmaga się z każdą sekundą. Wyzwalam spadochron, ale pęd ciągle wzrasta. Ogarnia mnie na moment ogromne zdziwienie: dlaczego spadochron się nie otworzył? Powietrze wyje coraz silniej, ciemna otchłań zdaje się tracić wymiary i kształt. Szarpię gwałtownie spust. Teraz dopiero czuję, jak moja szybkość maleje z każdym ułamkiem sekundy.

Lądujemy na stepie. Wszechzwiązkowy rekord — poza nam !"

Centralny Aeroklub im. Czkałowa nie zatwierdził jeszcze jednego rekordu Władimirskiej, gdy w nocy z 21 na 22 lipca 1949 r. pobiła ona z grupą skoczków własny rekord, dokonując skoku z wysokości 10 370 metrów. Podczas uroczystości związanych z 800-leciem Moskwy, Władimirska skacze z 5 840 metrów, otwierając spadochron po 86 sekundach spadania na wysokości 960 metrów. W końcu sierpnia 1949 r. ustanawia nowy rekord ZSRR: wraz z Nadzieżdą Jesionową i Haliną Piasecką dokonuje skoku z 6 200 m, otwierając spadochron dopiero po upływie 5 119 metrów.

Inżynier - konstruktor Helena Władimirska ma już poza sobą 330 skoków spadochronowych, trzy rekordy wszechzwiązkowe i dużo, dużo doświadczenia.

Kiedy zapytano ją o plany na przyszłość, odpowiedziała: „będę skakać tak, jak radziecki sportowiec: lepiej, wyżej, sprawniej od innych!"

W chwili obecnej Władimirska prowadzi intensywny trening w skokach ze stratosfery. Jest to niezwykle ważna gałąź sportu, gdyż umożliwia badanie zjawisk atmosferycznych i aerologicznych, zachodzących w górnych warstwach atmosfery ziemskiej. Spadochroniarze radzieccy mają już za sobą piękną tradycję skoków stratosferycznych. Helena Władimirska podtrzymuje ją i wzbogaca nowymi rekordami.

Trzeba dodać, że Władimirska w okresie studiów i pierwszych kroków w aeroklubie była czynnym członkiem Wszechzwiązkowego Leninowskiego Komunistycznego Związku Młodzieży (Komsomołu).

— To w Komsomole nauczono mnie — mówi Władimirska — aby wszystko, co robię, było wykonywane jak najlepiej.

Zasłużony mistrz sportu spadochronowego Helena Władimirska jest dobrym obywatelem radzieckim.

Według „Ogon oka"
opracował **w**

Z PRACY „DOSAW"

Doskonałe wyniki w swojej pracy osiąga miejski komitet DOSAW w Miczurińsku. Wzrosła ostatnio licznie liczebność kół: np. koło DOSAW przy szkole medycznej wzrosło trzykrotnie. W kołach odbywają się wykłady i pogadanki na tematy lotnicze. Przy klubie im. W. Lenina powstała doskonale wyposażona w pomoce naukowe sala wykładowa. Grupa prelegentów, w skład której wchodzą m. in. Buszin, Adamantow i Barakin, wygłasza w zakładach pracy miasta referaty na tematy: „Historia rozwoju lotnictwa rosyjskiego"; „Wkład J. Stalina w budownictwo potężnego lotnictwa radzieckiego", „Rola lotnictwa radzieckiego w Wielkiej Wojnie Narodowej", „Lotnictwo odrzutowe". Obwodowy Komitet DOSAW ocenił wysoką pracę miczurińskiej organizacji wręczając 20 jej członkom dyplomy uznania.

WIOSENNE ZAWODY LOTNICZE

Niecały miesiąc dzieli nas już od IV Tygodnia Ligi Lotniczej, w czasie którego w całym kraju odbędą się liczne pokazy szybowcowe i silnikowe. Jedną z imprez IV Tygodnia LL będą I Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze, które odbędą się w dniach 27—28 maja br. Zawody oprócz charakteru progandowego będą zarazem pierwszym sprawdzianem zdolności organizacyjnej nowej Ligi Lotniczej przed imprezami, które czekają nasze lotnictwo sportowe w bieżącym sezonie.

Organizację zawodów powierzono regionalnemu Aeroklubowi LL, kierując się słusznie zasadą — organizowania jak najwięcej krajowych imprez lotniczych na prowincji.

I Wiosenne Regiolnalne Zawody Lotnicze organizowane na zasadzie Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FAI, będą otwartą imprezą krajową. Udział w nich brać mogą piloci, posiadający licencje pilota turystycznego i wyszkoleni już po wojnie. Zawodnicy będą mogli startować tylko na samolotach PO-2.

Ogółem Zawody obejmą cztery próby punktowane:

1. przylot na punktualność (z lądowaniem na trzy punkty),
2. próba techniczna,
3. trójkąt nawigacyjny (z zrzuceniem meldunku w terenie i lądowaniem na punkt),
4. lot do strefy (z wykonaniem figur i lądowaniem polowym).

Kierownictwo Zawodów zagwarantuje pilotom zaopatrzenie maszyn w paliwo, potrzebne do wykonania wszystkich prób oraz drogi powrotnej do macierzystego klubu. Przylot nastąpi na własnej benzynie. Oprócz tego zawodnicy otrzymają pełne wyżywienie i zakwaterowanie oraz otoczeni zostaną należytą opieką lekarską.

Po oficjalnym zakończeniu Zawodów i rozdaniu nagród odbędą się pokazy lotnicze dla ludności. Odlot poszczególnych załóg nastąpi 28 maja w godzinach popołudniowych.

Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze są pierwszą tego rodzaju imprezą, organizowaną przez nową Ligę Lotniczą. Dlatego trzeba, aby piloci wysunięci na nie przez poszczególne kluby, dołożyli jak najwięcej starań, by wypadły one jak najokazalej, by były nie tylko sprawdzianem poziomu kwalifikacji lotniczych, ale wykazały również wszystkim wysoki stopień wyrobienia społeczno-politycznego zawodników. Kluby, wyznaczając kandydatów na Zawody, powinny wziąć pod uwagę nie tylko kwalifikacje lotnicze pilotów, ale również ich aktywność w pracy społecznej. Przypuszczamy, że wielką pomoc okażą w tym wypadku Kierownictwu Aeroklubów członkowie Eskadr Sześciolatki.

Pierwsze w tym sezonie Zawody Lotnicze powinny być odzwierciedleniem pracy, jaką piloci sportowi włożyli w start do lotu w Plan Sześcioletni. Cechować je więc powinna prawdziwie sportowa postawa pilota, który zasługuje na miano pilota Lotnictwa Polski Ludowej.

AEROKLUBY LL

17) (kon)

REZOLUCJA MECHANIKÓW WYCIĄGARKOWYCH LL

Mechanicy wyciągarkowi Aeroklubów i Szkół Ligi Lotniczej zebrani na kursie doskonalącym, jaki odbył się ostatnio, uchwalili rezolucję, której treść podajemy poniżej:

„My, mechanicy wyciągarkowi zebrani na kursie doskonalącym, chcąc przyczynić się do rozwoju naszego ludowego lotnictwa, postanawiamy podnieść na naszym odcinku wydajność pracy oraz zlikwidować do minimum ewentualność wypadków przez:

1. podniesienie poziomu wyszkolenia politycznego i fachowego,

2. racjonalną eksploatację wyciągarek celem uniknięcia wypadków oraz przedłużenie ich żywotności,

3. oszczędność paliwa — poprzez wykluczenie zbędnych prac silnika,

4. zabezpieczenie kół wyciągarki przed działaniem słońca w czasie postoju na lotnisku (nakładanie pokrowców).

EGZAMINY W DLC MK

W lokalu Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, przy ul. Hożej 39, odbędą się w dniach od 22 do 26 maja br. egzaminy z wiadomości teoretycznych i praktycznych, wymaganych do otrzymania licencji pilota turystycznego.

Termin składania podań do DLC MK za pośrednictwem władz klubowych mija z dniem 6 maja br. Podania przysyłane po tym terminie nie będą brane pod uwagę.

Wobec stwierdzenia przez Komisję Egzaminacyjną w 1949 r. niskiego poziomu przygotowania kandydatów, składających egzaminy na pilotów turystycznych, Departament Lotnictwa Cywilnego zaleca zorganizowanie kursów przygotowawczych.

Program kursów przygotowawczych został klubom rozesłany przez Dyrekcję Naczelną Ligi Lotniczej.

KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

W dniu 18 kwietnia br. pilot Pierwszej Warszawskiej Eskadry Sześciolatki Jerzy Kulesza wykonał na szybowcu „Mucha" przelot z Gocławia do Piski, lecąc przez tereny mające dotychczas opinię „atermicznych". Pomimo słabych warunków i bocznego wiatru uzyskał on przeciętną szybkość przelotową 41 km/godz. Przelot odbywał się na wysokości od 100 — 1 300 m.

Ka-jot — Warszawski ALL

■

7 kwietnia br. Słupski ALL rozpoczął normalny trening szybowcowy i silnikowy. W pierwszym dniu szybownicy słupscy wykonali 35 startów w czasie 47 minut i 40 sekund.

A. S. — Słupski ALL

■

Ostrowski ALL rozpoczął loty silnikowe 21 marca br. W pierwszym dniu wykonano 11 startów w czasie 1 godziny i 30 minut. Do dnia 23 marca br. szybownicy nasi wykonali 6 startów w czasie 4 godzin i 5 minut, uzyskując dwie wysokości ponad 1 500 m, oraz 1 wysokość ponad 2 000 m. Poza tym wykonano przelot ponad 50 km.

(Sam) — Ostrowski ALL

■

Klub nasz rozpoczął loty szybowcowe 8 kwietnia br., wykonując w pierwszym dniu 21 startów w czasie 23 godzin i 52 minut, co należy uważać, za bardzo wielki sukces.

T. W. — Kujawski ALL

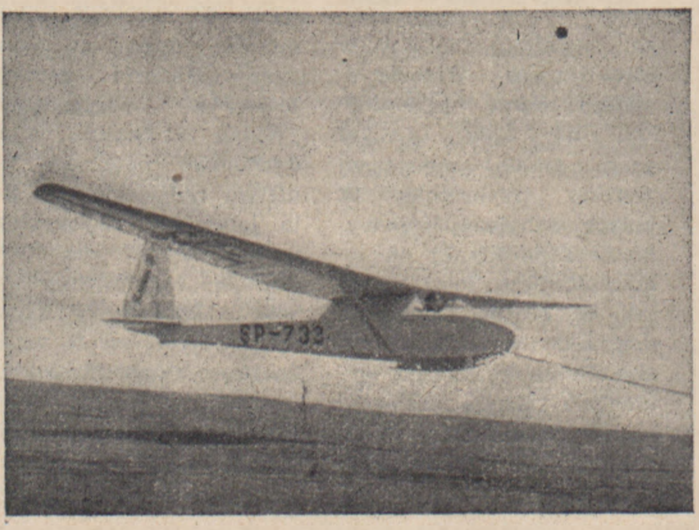
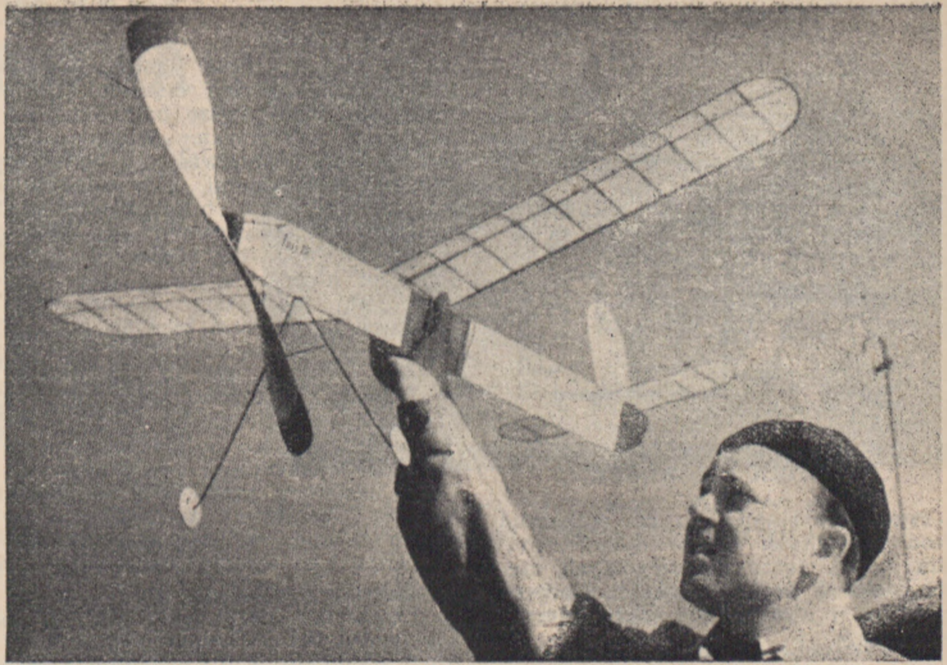


Foto: Red. Czas. Lotn.

REKORDOWY MODEL WĘGIERSKI



W ostatniej tabeli FAI znajdujemy w pozycji rekordów międzynarodowych nazwisko Węgra György Meszetlera, którego model z napędem gumowym „TASS-130" uzyskał czas lotu, wynoszący 1 godzinę 1 minutę 22 sekundy. Celem zapoznania Czytelników z tym rekordowym modelem podajemy plan, który dla zaawansowanego modelarza może posłużyć jako materiał doświadczalny, względnie jako wzór do wykonania podobnego modelu. Na pierwszy rzut oka model „TASS-130" nie sprawia dobrego wrażenia kształtami, ale po uważnym przestudiowaniu szkicu stwierdzimy, że model ten został opracowany bardzo starannie i co najważniejsze celowo. Prosta rura kadłuba — wygodne przygotowanie gumy do pracy. Duże o szerokich łopatkach śmigło, zapewnia ekonomiczne wykorzystanie energii napędowej. Profil turbulencyjny (B-3309-b) z serii profilów Benedeka dostosowano do prędkości modelu i jego niewielkich rozmiarów. W rezultacie dzięki prostocie układu uzyskano model, o którego wyczynach świadczy rekord i jak podaje konstruktor, przeciętny czas lotu około 3 minut.

Dane techniczne: rozpiętość — 1 000 mm, długość — 980 mm, powierzchnia skrzydeł — 13,5 dcm², powierzchnia statecznika wysokości — 3,8 dcm², średnica śmigła 500 mm, powierzchnia przekroju kadłuba 22 cm². Napęd: 12 pasem gumy długości 890 mm. Ciężar gumy — 85 g.

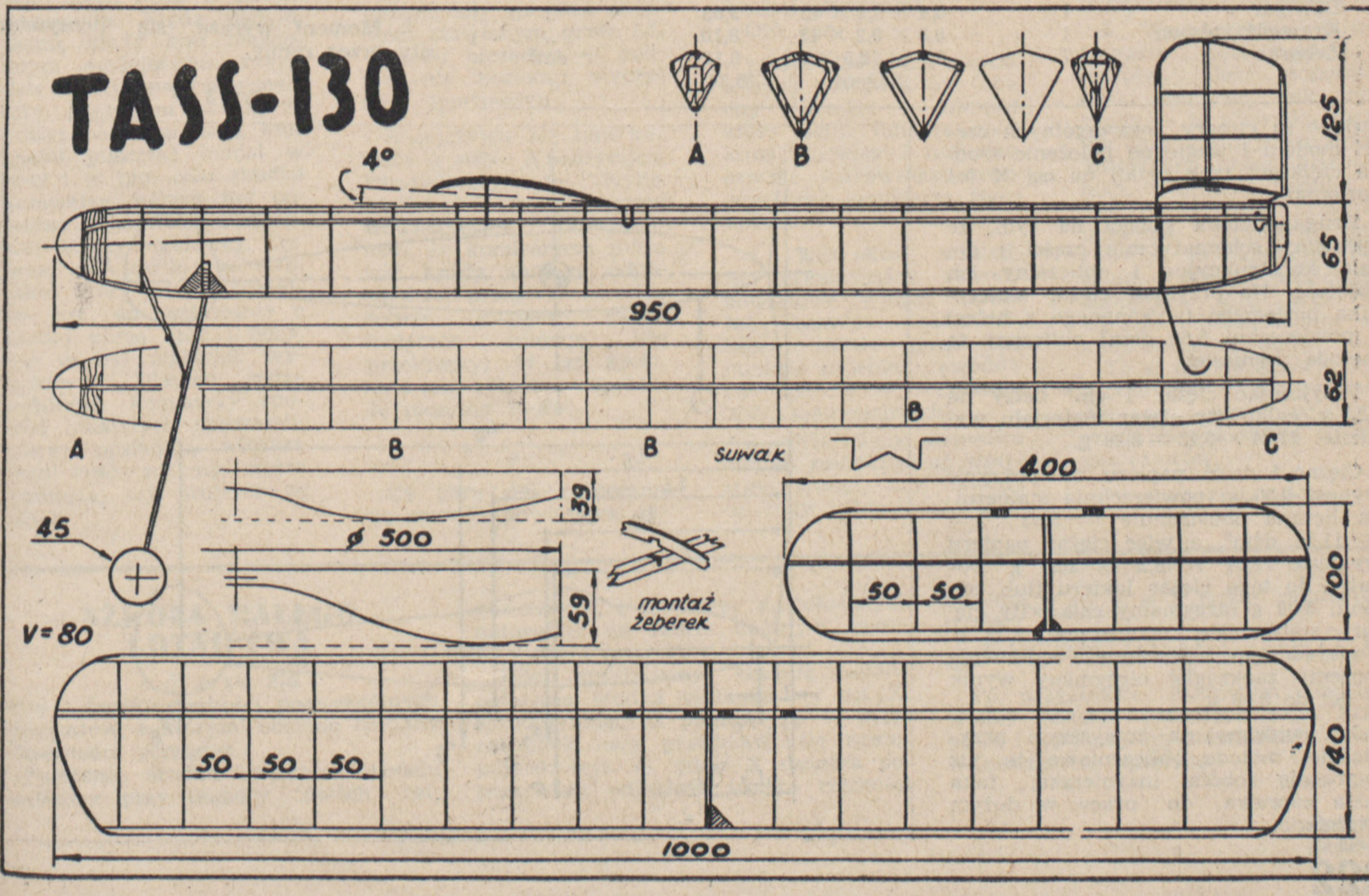
Konstrukcja modelu może być wykonana całkowicie z materiałów krajowych mimo, że oryginał posiadał konstrukcję mieszaną z niewielkim dodatkiem balsy (śmigło).

Najtrudniejszą częścią modelu są bez wątpienia skrzydła, które posiadając bardzo cienki profil muszą być dokładnie wykonane. Skrzydła są nie dzielone. Na dźwigar o przekroju kwadratowym 4x4 mm nasadzone są w wycięciu żeberka. Krawędzie przednie i tylne doklejone są do żeber i posiadają 1 mm wcięcia mocującego. Płat osadzony na suwaku wykonanym z 1,5 mm drutu stalowego spoczywa na kadłubie. Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwa jest regulacja kąta nastawienia (na rysunku 4°) oraz wyważenie.

Podobną konstrukcję posiadają stateczniki, które również mogą być odejmowane. Profil statecznika wysokości identyczny jak w skrzydłach. Podwozie dwugoleniowe wykonane jest z drutu stalowego o średnicy 1,5 mm. Amortyzację goleni podwozia tworzy gumka zamocowana do goleni i kadłuba (widoczne na rysunku w przedniej części kadłuba). Śmigło dwułopatkowe, nieskładane, wyposażone jest jedynie w urządzenie wolnego biegu.

Korzystając z doświadczenia naszych kolegów Węgrów warto wypróbować tę konstrukcję i w naszych warunkach. Przecież aerodynamika małych prędkości ważna jest na całym świecie.

P. E.





17. OBLICZENIOWE WYZNACZANIE ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

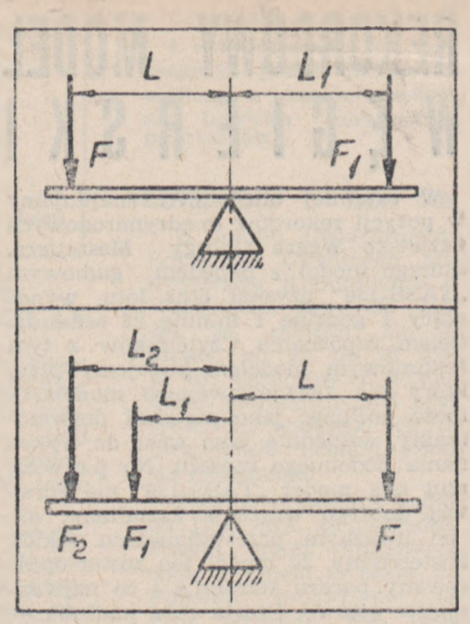
Przed przystąpieniem do obliczania środka ciężkości całego modelu, musimy znać ciężar poszczególnych części oraz ich środki ciężkości. Zadanie niełatwe i wymagające dużo cierpliwej pracy.

Można się tutaj posługiwać dwiema metodami: pierwsza opiera się na przyjęciu znanych ciężarów, już wykonanych, podobnych modeli. W tabeli I

Celem dokładnego zrozumienia, na czym polega istota obliczeniowego wyznaczania środka ciężkości, musimy sięgnąć do zawsze potrzebnej nauki, jaką jest fizyka. Właśnie przy obliczeniach posługiwać się będziemy znanymi równaniami, które znajdują zastosowanie przy obliczaniu dźwigni, na przykład: dwustronnej. Jak wiadomo, jeżeli ustawimy beleczkę obciążoną na końcu ramion jednakowymi ciężarkami, stawiając ją na ostrej podpórce (oś obrotu) to obie połówki (ramiona) beleczki znajdą się w równowadze (rys. 1), lub określając stan ten bardziej naukowo powiemy, że nastąpiła równowaga sił działających na beleczkę, które objęte są prawem równości momentów:* równowaga beleczki następuje wtedy, gdy suma momentów ciężarów zawieszonych po jednej stronie osi, jest równa sumie momentów po stronie przeciwnej.

Jeżeli siłę oznaczymy literą F, a długość ramienia literą L, to otrzymamy równanie dla dźwigni dwustronnej (dwuramiennej) $F \times L = F_1 \times L_1$, które wykazuje równość momentów, a więc istnienie równowagi.

Jeżeli ciężar F rozłożymy, zastępu-



Rys. 1 i 2

jąc jedną siłę działającą na ramię sztabki — dwiema, to sytuacja będzie się przedstawiała tak, jak to pokazano na rysunku 2 i co można przedstawić następującym równaniem

$$F_1 \times L_1 + F_2 \times L_2 = F \times L$$

Ponieważ na prostopadłej do osi obrotu leży jednocześnie środek ciężkości naszej beleczki, możemy łatwo określić jego położenie. Ciężar F z prawej strony odpowiada sumie ciężarów $F_2 + F_1$ z lewej strony, a więc poszukiwana odległość L wyniesie

$$L = \frac{F_1 \cdot L_1 + F_2 \cdot L_2}{F}$$

Tyle na wstępie. Obecnie przejdziemy do modelu. Na tabeli I podano cię

c. d. na str. 223

* Moment wyraża się iloczynem siły przez ramię.

TABELA I

Część modelu	ciężar w gramach	położenie środka ciężkości
Skrzydło	42	w 40% cięciwy
Kadłub	32	w 40% długości
Stateczniki	14	w 50% cięciwy
Podwozie	11	na osi koła
Śmigło i grzybek	43	około 12,7 mm od czoła
Guma	85	w 50% długości
Razem:	227	

Tabela II

Element	ilość sztuk	wymiary	objętość	jednostka miary
Krawędź natarcia	1	0,4 × 0,4 × 47	7,52	cm³
Dźwigar	1	0,4 × 0,2 × 45	3,60	„
Krawędź spływu	1	0,9 × 0,2 × 45	8,10	„
Żeberko	7	0,7 × 12,5 × 0,1	6,12	cm³
		Razem:	25,34	„

podane są ciężary poszczególnych części modelu i względne położenie środka ciężkości tych detali na osi X (oś pozioma).

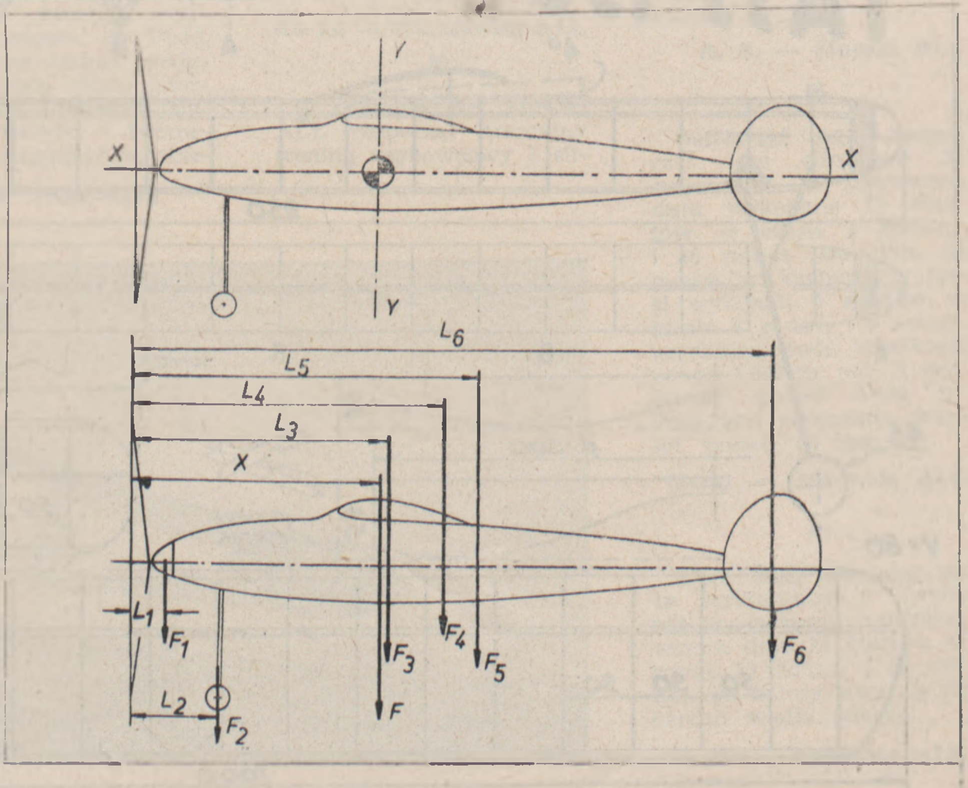
Druga metoda polega na tym, że rysujemy schematycznie części i detale konstrukcyjne i obliczamy ich objętość. Na przykład ciężar statecznika poziomego (wykonanego z balsy) o powierzchni 5,62 dcm² obliczony tą metodą wyniesie:

Przyjmując ciężar 1 cm³ balsy na 0,13 g, całkowity ciężar materiału wyniesie: 25,34 × 0,13 = 3,29 g.

Ciężar 1 dcm² papieru na pokrycie wynosi 0,20 g, powierzchnia statecznika liczona obustronnie = 5,62 × 2 = = 11,24 dcm², a więc ciężar papieru wyniesie 11,24 × 0,2 = 2,24 g. Dodając do tego ciężar lakieru (lub cellonu) 3,00 g otrzymamy całkowity ciężar statecznika wynoszący 8,53 g. Uwzględniając staranne wykonanie możemy zaokrąglić otrzymany wynik w dół do 8,50 g.

Jak widzimy na powyższym przykładzie, metoda obliczeniowa to już naprawdę robota inżynierska, taka mała zaprawa do pracy w dużym lotnictwie.

rys. 3 i 4



II ZESPÓŁ SZEŚCIOLATKI

MAŁEGO LOTNICTWA

W dniu 26 marca br., a więc równocześnie z I Śląskim Zespołem Sześciolatki, powstał drugi Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa, złożony z modelarzy— uczniów Państwowego Gimnazjum Energetycznego w Skarżysku - Kamiennej. Członkowie Zespołu powzięli zobowiązania, mające na celu podniesienie poziomu modelarskiej pracy.

Oto one:

„My, niżej podpisani członkowie Modelarni Lotniczej przy Kole LL w Państwowym Gimnazjum Energetycznym w Skarżysku - Kamiennej organizujemy się w Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa i w związku z tym, zobowiązujemy się w terminie do dnia 30 czerwca br.:

1. **założyć pięć Kół Ligi Lotniczej na terenie wiejskim;**
2. **wygłosić 12 prelekcji na tematy lotnicze, zgodnie z zapotrzebowaniem Okręgu Wojewódzkiego LL;**
3. **urządzić w jednej z wsi pokazowe loty modeli;**
4. **wystawić dwóch zawodników na Okręgowe Zawody Modeli Latających;**
5. **zorganizować wystawę modelarską w ramach Wystawy Szkolnej;**
6. **współpracować z Redakcją Czasopism Lotniczych, dostarczając 10 str. maszynopisu i 5 zdjęć fotograficznych;**
7. **zaatakować okręgowy rekord szybkości lotu dla modeli z napędem gumowym (kategoria amatorów);**



Od lewej stoją: Lisik, Kruszewski, Kiełkiewicz. Siedzą: Malessa, Cholewiński, Przybyłko.

8. **zaatakować okręgowy rekord długotrwałości lotu dla modeli szybowców szkolnych.**

Kolektyw Zespołu Sześciolatki Małego Lotnictwa zobowiązuje się do wzorowego przestrzegania dyscypliny lotniczej, koleżeńskości, zarządzeń Koła LL oraz być wzorowymi uczniami w szkole.

Wzywamy modelarzy Kieleckiego, Radomskiego i Częstochowskiego Okręgu LL do tworzenia Zespołów Sześciolatki Małego Lotnictwa.

(—) Wiesław Kruszewski (—) Jacek Malessa,
(—) Wiesław Kiełkiewicz, (—) Stanisław Cholewiński,
(—) Wiesław Przybyłko, (—) Jerzy Lisik.

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Nareszcie! Lista, duża lista komisarzy sportowych małego lotnictwa została zatwierdzona. Wszyscy więc, którzy wiedzą naturalnie, że nazwiska ich znajdują się na owej liście, niech będą w stałym pogotowiu. Nigdy niewiadomo, kiedy tym niezmożnym modelarzom przyjdzie ochota na rekordowe loty. Słyszałem nawet, że gdzieś pod Warszawą ktoś chciał puszczać model w nocy i w tym celu zbudził komisarza, kórym był poważny komendant miejscowej straży ogniowej. Dobrze, że trafiło na strażaka, który przyzwyczajony jest do wstawania o każdej porze dnia i nocy. Ale to był wypadek wyjątkowy. Dlatego radzę wybierać komisarzy spośród młodszych obywateli, którzy posiadają większą ruchliwość, niż np. nasza mamusia, czy profesor ze szkoły.

Dlaczego piszę „radzę wybierać"? Dlatego, że jeszcze zbyt mało jest komisarzy. Musimy listę komisarzy uzupełnić wieloma ludźmi, aby sprostać zadaniom stawianym przez LL w roku bieżącym — podniesienie poziomu wyczynów sportowych.

Rozejrzyjcie się tam koledzy u siebie i nadsyłajcie kandydatury do Wydz. Model. LL w Warszawie. Równocześnie przypominam, że komisarzem może być każdy znający odpowiednie przepisy, a więc dobrze znający swoją społeczną funkcję, kto przekroczył 14 lat życia, no i ten, któremu naprawdę możemy zaufać.

* * *

Za parę dni rozpoczną się zawody powiatowe, jako eliminacja do okręgowych. Warto więc przy okazji podać krótką co prawda receptę, na sprawne przeprowadzenie tej ważnej eliminacji.

Oto ona:

1. Na zawodach powiatowych powinien być obecny delegat z Okręgu, który pełni funkcję opiekuna, doradcy i niejednokrotnie kierownika zawodów oraz komisarza sportowego.

2. Instruktor, względnie organizujący zawody powiatowe winien powołać komitet zawodów, który ustala punkt po punkcie przebieg zawodów (w oparciu o regulamin XV Ogólnopolskich).

3. Kierownik zawodów winien zmobilizować wszystkie środki, aby zawody te były jednocześnie akcją popularyzacji lotnictwa i LL wśród mieszkańców danej miejscowości.

4. Kierownik zawodów winien wejść w ścisłe porozumienie z powiatowym zarządem ZMP, który pomoże organizacyjnie w przeprowadzeniu zawodów.

5. Wyznaczenie miejsca zawodów, ilość stolików i startów, ilość stoperów, deski startowe, hole, nagrody — to wszystko sprawy do wcześniejszego przygotowania przez kierownika, względnie komitet.

6. Za sprawne przeprowadzenie zawodów, jak również za dokładne pomiary czasu, względnie odległości lotu przy rekordzie odpowiedzialni są kierownicy zawodów.

To w dużym skrócie wytyczne dla przeprowadzenia zawodów powiatowych. Reszta zależy od organizatorów.

Obserwator

SZKOŁA MAŁEGO LOTNICTWA

c. d. ze str. 222

żary i środki ciężkości poszczególnych elementów, z którymi obecnie zrobimy odpowiedni porządek.

Położenie środka ciężkości modelu ustalamy przy pomocy dwóch osi: poziomej X i pionowej Y, położonych naturalnie na rzucie bocznym naszego modelu (rys. 3).

Jeżeli spróbujemy obecnie ustalić położenie środka ciężkości na osi X, rozpoczynając od pionowej p — p, to rachunek nasz przedstawi się następująco: (rys. 4), gdzie X oznacza poszukiwaną odległość środka ciężkości od linii p — p, a F ciężar całkowity modelu.

$$X = \frac{F_1 \cdot L_1 + F_2 \cdot L_2 + F_3 \cdot L_3 + F_4 \cdot L_4 + F_5 \cdot L_5 + F_6 \cdot L_6}{F}$$

Po przykładzie literowym podstawiamy obecnie posiadane dane liczbowe i wykonujemy obliczenie, o czym w następnym numerze.

c.d.n.

POCZTA LOTNICZA

„W zamian za silniczek modelarski, ofiaruję 4 kolejne kompletne roczniki SiM-u oraz bieżące numery z roku 1950"— pisze kol. **ANDRZEJ SULICH z Warszawy, Wspólna 85 m. 9.** Zainteresowanych modelarzy i modelarnie prosimy o zajęcie się ofertą kolegi Andrzeja.

Kol. ANDRZEJOWI KAMIŃSKIEMU z Łodzi — odpowiadamy, że kto pracuje w modelarni Ligi Lotniczej i wykaże się pracą oraz ciekawymi konstrukcjami, niezależnie od wieku, może brać udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających. O tym, czy pobijecie rekord zadecyduje przede wszystkim Wasza praca — oczywiście to, że macie 12 lat, wcale nie stoi Wam na przeszkodzie. Jeżeli chodzi o projekt konkursu — czekamy. Jeśli będzie się nadawał, to przy odpowiedniej okazji wykorzystamy na łamach SiM-u.

O tym, jak założyć koło Ligi Lotniczej pisaliśmy już parę razy w naszej poczcie. Kol. **KAZIMIERZ KASPRZAK z Warszawy — Praga** spotyka się z tymi samymi trudnościami, co inni — po prostu nie wie gdzie się zwrócić w tej sprawie. Kolego, zbierzcie odpowiednią ilość kandydatów i zgłoście się do Warszawskiego Okręgu Ligi Lotniczej, Marszałkowska 62, gdzie otrzymacie instrukcje. Poza tym można założyć modelarnię na terenie szkoły która na pewno użyczy Wam sali w godzinach pozalekcyjnych.

Z młodzieżą lotniczą Czechosłowacji nawiążecie kontakt za pośrednictwem Redakcji „Letectvi", Praha, Smecky 22.

W związku z zamieszczonym w jednym z ostatnich numerów SiM-u planem modelu „Krasnal" redakcja otrzymuje bez przerwy listy, z zapytaniami, gdzie można nabywać silniczki. Kol. kol. **ZDZISŁAW MORGIEWICZ z Warszawy, STANISŁAW SZTAJERWALD z Zielonki, BOGDAN OLEWIŃSKI z Łowic oraz ZDZISŁAW SIENKIEWICZ z Siedlec** — silniczków do modeli latających nie ma w sprzedaży; dysponują nimi tylko modelarnie Ligi Lotniczej.

A teraz dla kol. kol. Zdzisława Morgiewicza i Stanisława Sztajerwalda podajemy adres Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich — Warszawa, ul. Marszałkowska 62/75.

Kol. Morgiewicz — jeżeli chcecie zapisać się do LL, a na terenie Waszej szkoły nie ma koła, zgłoście się do Okręgu Warszawskiego Ligi Lotniczej, ul. Marszałkowska 62.

Jest jeszcze inna sprawa, równie aktualna i ważna: chodzi o plany samolotów i szybowców zamieszczanych na łamach SiM-u. Kol. kol. **JANEK B. z Warszawy i GR z Krakowa,** — pytają w jaki sposób można się zaopatrzyć w potrzebne plany. Odpowiadamy— zamówcie odpowiednie numery SiM-u w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

W związku z tym podajemy wykaz planów modeli redukcyjnych zamieszczonych w SiM-ie od roku 1946 do chwili obecnej (nazwa modelu, numer SiM-u, rok):

Pe-2 — 15/46; Po-2 — 17/46; Jak-9 — 19/46; Szpak-2—27—28/46; PZL—Łoś — 28—29/47; Żak-1 — 12/48; Junak—31/48; Hodek — 35/48; PZL—Wilk — 37/48; IS—Sęp — 39/48; Il-12—45/48; Zuch — 51—52/48; R-22 — Futar — 30—31/49; Pegaz—33/49; Jastrząb — 1 — 2/50; Ut-2 — 3/50; Sohaj — 6/50.

Kol. **KAZIMIERZ ROZUM z Bonina** — na terenie Polski istnieją dwa Licea Techniczno-Lotnicze, jedno w Warszawie, a drugie w Bielsku. Jeżeli chodzi o Liceum w Warszawie, to pisaliśmy już o nim parę razy na łamach SiM-u. Dlatego też teraz postaramy się scharakteryzować procedurę i warunki przyjęcia do Liceum w Bielsku.

Po pierwsze — sprawa bardzo ważna i interesująca z pewnością wszystkich; do Liceum może być przyjmowana zarówno młodzież męska jak i żeńska. Kandydatka czy kandydat musi mieć ukończone 17 lat. Nauka jest bezpłatna i trwa 3 lata. Do egzaminu mogą być dopuszczeni tylko ci. którzy mają poza sobą 9 klas szkoły 11-letniej. Każdy, kto pragnie uzyskać bardziej szczegółowe dane, powinien zwrócić się do Koła Lotników przy Wydziale Lotniczym Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bielsku, ul. Żymierskiego 14.

Kolega Kazimierz Rozum ma jeszcze jedno pytanie; obawia się, że z chwilą dostania się do liceum, nie będzie mógł kontynuować szkolenia szybowcowego. Proszę się nie martwić — w okresie wakacji zawsze będziecie mieli możność wyjechać na szkolenie praktyczne, natychmiast po przejściu szkolenia teoretycznego w zimie.

Kol. **ZDZISŁAW PODWIĄZKA z Łańcuta** — prosimy o podanie bardziej dokładnego adresu, ponieważ chcemy porozumieć się z Wami, w celu omówienia przesłanego do nas wiersza lotniczego.

Kol. **STANISŁAW KONARSKI z Łodzi** prosi nas o „zamieszczenie więcej wiadomości technicznych". Postaramy się dostosować do prośby Kolegi, drukując na łamach naszych pism więcej artykułów popularyzujących zagadnienia naukowo - techniczne.

Jeżali chodzi o sprawę benzyny lotniczej i różnicy jaka zachodzi między nią, a benzyną zwykłą — to w najbliższym czasie ukaże się artykuł omawiający to zagadnienie.

Kol. **TADEUSZ KRAWIEC z Koźmina** ma dopiero 14 lat i jest uczniem klasy VII szkoły podstawowej. Z listu Waszego wynika, że chcecie obrać sobie zawód lotnika — dlatego też nie wolno Wam przerywać nauki na siódmej klasie; po ukończeniu dziewięciu klas, możecie starać się (o ile naturalnie chcecie zostać konstruktorem lotniczym) o przyjęcie do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie lub Bielsku, po ukończeniu którego stoi przed Wami otworem Wydział Lotniczy w Szkole Inżynierskiej Wawelberga i Rotwanda.

Musicie pamiętać o jednej zasadniczej rzeczy, że droga do lotnictwa prowadzi przede wszystkim poprzez Ligę Lotniczą, gdzie możecie przejść wszystkie stopnie wyszkolenia lotniczego, począwszy od modelarstwa przez szybownictwo i spadochroniarstwo do lotnictwa silnikowego. Później można się starać o przyjęcie do jednej ze szkół w lotnictwie wojskowym.

(C)

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Ofensywa przelotów szybowcowych trwa w pełni: piloci Ligi Lotniczej przystąpili do ataku na rekordy krajowe. Foto: WAF

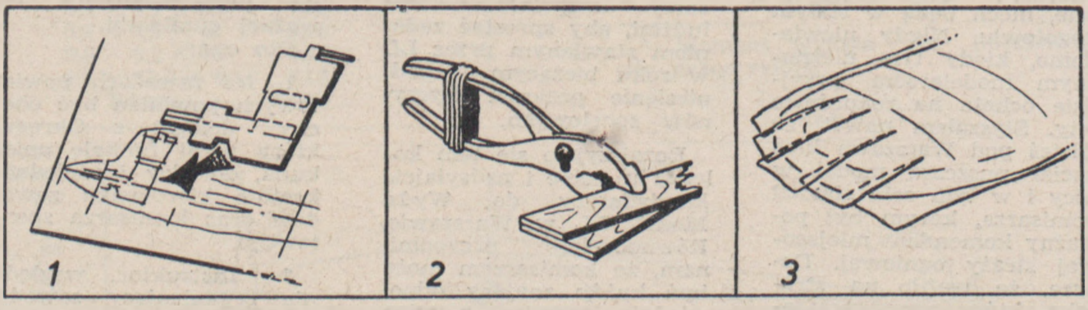
UWAGA PRENUMERATORZY SiM-u I SKRZYDLATEJ!

Z dniem 1 maja 1950 r. wpłaty na prenumeratę bieżącą, reklamacje, nowe zamówienia itp. należy kierować na adres: **Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH", Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a,** na nowe konto PKO:

tygodnik „SKRZYDŁA i MOTOR" PKO I — 15678

miesięcznik „SKRZYDLATA POLSKA" PKO I—15679

Natomiast wszelkie zaległe wpłaty za prenumeratę należy kierować na stary adres, tj. „Centralny Kolportaż Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa", Warszawa, ul. Nowowiejska 31, PKO I — 8000.



KĄCIK WYMIANY DOSWIADCZEŃ

Podczas projektowania modelu na napęd silnikowy, częstokroć dużo kłopotu sprawia odpowiednie zabudowanie silnika. Przy projekcie wstępnym wygodnie jest posługiwać się szablonem — sylwetką danego typu silnika, który wycinamy bardzo dokładnie ze sztywnego kartonu, na przykład ze starej karty pocztowej. Szablon tego rodzaju ułatwia ustawienie silnika w najkorzystniejszym dla konstruktora miejscu, oszczędzając pracę przy wielokrotnym rysowaniu obrysu silnika. Na szablonie poleca się zaznaczyć oś wału śmigła, ustawienie konsolek oraz rozmieszczenie otworów wylotowych dla spalin.

W podręcznym warsztacie modelarza, przy wykonywaniu klejenia różnych części może nieraz zabraknąć zapasowych ścisków (klamerek itp.) utrzymujących przedmioty klejone do wyschnięcia. Doraźną pomoc w tym wypadku oddają szczypce (ze szczękami równoległymi), których rękojeść owiązana kilkakrotnie pasmami gumy modelarskiej. Ścisk tego rodzaju działa bez zarzutu.

Pokrywanie łuków skrzydeł w obrysie eliptycznym lub kołowym można sobie ułatwić, nacinając papier wzdłuż, jak na rysunku i zakładając „schodkowo" paski jeden na drugi. Po cellonowaniu otrzymujemy gładkie pokrycie, tak niewdzięcznych dla wielu modelarzy łuków.

J. R.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. tel. 75-980 83, 84, 85, 88. wewn. 45. **Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).**

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł, kwartalnie — 150 zł, półroc[illegible] 280 zł, rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 802 — ZGPW Nr 1. • B-110101 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł